

Die Hardbrücke ist saniert – und jetzt?

Die Freunde ungebremster Automobilität dürfen jubilieren – die Hardbrücke ist saniert. 100 Millionen Franken ausgegeben, um eine vierzigjährige Fehlplanung für die nächsten vierzig Jahre fit zu trimmen.

Nur: in der Zwischenzeit hat sich herausgestellt, dass statt neu vier Spuren für Autos, zwei Spuren eigentlich gereicht hätten. Noch nie war in den letzten 10 Jahren so wenig Stau rund um die Hardbrücke, wie während den letzten drei Jahren Bauzeit. Und die Stadt Zürich hat deshalb beschlossen, den Zustand an der Hardbrücke mit reduziertem Verkehr und mit dem Segen des Kantons Zürich aufrecht zu erhalten. Denn die ganzen Strassenkapazitäten entlang der Westtangente sind reduziert worden oder werden noch reduziert. Im Süden wegen der flankierenden Massnahmen, die gegen den Kanton Zürich erstritten worden sind. Im Norden wird die Einhausung Schwamendingen, mit dem Segen übrigens der kantonalen SVP, während Jahren zu einer deutlichen Verkehrsreduktion führen. Aber auch dort wird der Fehler wiederholt. Was während Jahren mit deutlich weniger Verkehr bestens funktioniert, könnte doch auch für länger funktionieren. Die Hardbrücke macht es vor.

Immerhin: der Fuss- und Veloweg bis zum Bahnhof Hardbrücke wurde deutlich verbreitert. Und weise war auch der Entscheid des Gemeinderates, mehr Veloabstellplätze am Bahnhof bauen zu lassen, als das TED unter Martin Waser seinerzeit vorgesehen hatte. Und immerhin wurden schon Vorinvestitionen für den Bau des Trams über die Hardbrücke vorgenommen. Dass der Bau dieser Tramlinie erst nach der vorliegenden Sanierung kommt, ist ärgerlich. Ebenso ärgerlich, wie die Tatsache, dass der Kanton Zürich und die SBB, trotz der seit Jahren stark steigenden Passagierzahlen, bis heute noch nicht einmal in der Lage sind, ein Konzept für einen Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke vorzulegen. Immerhin sind nun im Agglomerationsprogramm 150 Millionen vorgeschlagen.

Nun denn: eine Brücke ist eine Brücke. Welcher Verkehr dann dereinst darauf fährt, ist offen. Mit der Planung des Trams Hardbrücke ist ein erster Schritt gemacht. Weitere müssen folgen. So halten wir nach wie vor am Rosengartentram fest. Und auch einen Veloweg über die Hardbrücke, statt der überdimensionierten Autospuren, werden wir mit Freuden weiter verfolgen.

Rückfragen: Markus Knauss, Mitglied Spezialkommission Polizei/Verkehr, Fraktionspräsident 079/642 27 29